

RAPPORT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE ÉCRITE TENUE DU 17 AU 31 JUILLET 2020 :

Projet de Règlement modifiant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest (01-280), le Règlement sur les tarifs (exercice financier 2020) (RCA19 22012), le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22019) et le Règlement sur les certificats d'autorisation de l'arrondissement du Sud-Ouest (RCA11 22007) pour une transition écologique (ensemble de l'arrondissement) – dossier 1208856001

La consultation publique écrite, pour les projets ci-hauts mentionnés, s'est tenue, en conformité avec l'arrêté ministériel 2020-049, du 4 juillet 2020, et de la résolution CA20 220179 du 25 juin 2020.

Les commentaires et questions suivants ont été reçus durant la période de cette consultation publique écrite concernant ce premier projet de règlement. Des lettres, jointes à la fin de ce rapport, ont également été déposées par des citoyens et des organismes.

Les questions et les commentaires reçus pendant la période de consultation ont été transmis, dans leur intégralité, à l'ensemble des membres du conseil d'arrondissement du Sud-Ouest. Ceux-ci seront analysés par l'équipe de la Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine, en vue de l'adoption d'un second projet de règlement.

Espaces verts

Stéphanie B. : « Plus d'espaces verts dans l'arrondissement et les nouveaux projets. »

Stationnement

Guillaume L. : « Bonsoir,

Je trouve désolant que les élus procèdent à l'adoption de ce règlement qui vise à retirer les stationnements privés avant d'avoir présenté aux citoyens leurs mesures de mitigation du retrait de centaines de places de stationnement sur rue. Lors d'une séance d'information publique tenue à l'automne 2019, les élus s'étaient pourtant engagés à présenter dans les semaines à venir un plan de mesures de mitigation du retrait des stationnements sur rue en prévision de l'implantation du PPU du Secteur Griffintown. Je suis persuadé que l'effet combiné de la permutation de minimum en maximum dans les règles d'aménagement de stationnements privés et du retrait de centaines de places de stationnement sur rue aurait soulevé l'indignation des citoyens de Griffintown. La présente consultation et l'adoption hâtive du règlement me laissent l'impression que les élus agissent en catimini pour faire adopter des mesures qui n'auraient jamais passées autrement.

Je vous prie de m'indiquer comment procéder pour exiger la tenue d'un référendum sur les propositions de modifications réglementaire relatives au stationnement dans la consultation Pour une transition écologique. »

Quyen N. : « Bonjour,

J'ai des commentaires concernant le point suivant :

1. Élimination de l'obligation de fournir un nombre minimal d'unités de stationnement

La situation des stationnements dans le Sud-Ouest devient de plus en plus difficile pour les citoyens et les visiteurs du Sud-Ouest, notamment dans Griffintown. Personnellement, j'ai la crainte d'inviter ma famille ou mes amis chez moi, puisque c'est quasi impossible de trouver du stationnement. Ils doivent venir 30 min à l'avance pour faire des tours et des tours de Griffintown pour se trouver du stationnement.

En plus, les personnes qui ne vivent pas dans le Sud-Ouest auront encore moins d'intérêt à venir magasiner dans les commerces, si elles n'ont pas de stationnement facile.

Je comprends bien qu'on veut être plus écologique et promouvoir les déplacements à pied, en vélo et en transport en commun, mais la réalité est que beaucoup de citoyens ont besoin et ont une voiture. On adore vivre en ville où on peut faire nos courses dans les commerces locaux, aller aux restaurants dans le coin, etc. en utilisant le transport actif et collectif, mais ça ne veut pas dire qu'on a le privilège de travailler en ville ou de chez soi. Donc, le besoin d'avoir une voiture et du stationnement disponible est nécessaire.

Quand les infrastructures pour le transport en commun seront améliorées, qu'elles seront tellement optimisées que ce serait la solution pour les déplacements à travers toute la région de Montréal et ses alentours, on pourrait, à ce point-là, réviser le besoin d'avoir beaucoup d'espaces de stationnement ou pas. Mais jusqu'à ce temps-là, le besoin d'avoir des places de stationnement, et ce suffisamment pour la population grandissante du Sud-Ouest et les visiteurs, est primordial.

Éliminer l'obligation de fournir un nombre minimal d'unités de stationnement sera la pire chose à faire. Il faut avoir des bons compromis entre toutes les situations des citoyens (avec ou sans voiture). En éliminant ce règlement, ce serait clair qu'il aura des répercussions négatives pour les commerces et la qualité de vie des citoyens. Le règlement ne devrait pas être éliminé.

Une solution serait de faire des stationnements où les surfaces des espaces sont perméables (faits avec des grilles de gazon ou des pavés de béton autobloquants perméables, etc.). Cela diminuera les effets néfastes des îlots de chaleur sans nuire à la vie des citoyens et des visiteurs du Sud-Ouest. »

Kenny H. : *« L'arrondissement du Sud-Ouest doit aller de l'avant avec le projet de règlement. L'élimination de l'obligation de fournir un nombre minimal d'unités de stationnement, tout particulièrement, est une mesure d'équité fiscale qui favorisera la création de logements à coûts moindres dans un secteur qui en est en grand besoin. J'encourage l'arrondissement à éliminer tout minimum de stationnement pour tous les usages et à définir des maximums dans une perspective d'accessibilité du logement et de vitalité des petits commerces.*

La révision de la tarification du stationnement sur rue est aussi un pas dans la bonne direction pour diminuer la subvention dont bénéficient les automobilistes qui stationnent leur propriété sur le domaine public et dont les coûts sont assumés par l'ensemble des contribuables. Il est temps que les automobilistes paient les coûts réels issus de leur utilisation surdimensionnée du domaine public lequel, dans un quartier aussi dense que celui-ci, devrait être réservé à des usages bien plus productifs sur les plans sociaux et environnementaux.

J'encourage l'arrondissement à aller de l'avant et à adopter le règlement dans sa forme actuelle ou à la réviser pour le rendre encore plus contraignant à l'endroit du stationnement sur rue, actuellement subventionné par chacun d'entre nous même si nous ne possédons pas d'automobiles. »

Réponse de l'Arrondissement :

Une stratégie de gestion et d'aménagement du stationnement est en cours d'élaboration par la Ville, pour le secteur Griffintown, en collaboration avec l'Arrondissement et des solutions concrètes (telle la mutualisation de certains stationnements) seront testées. D'autres solutions, telles que des places réservées sur rue pour les livraisons ou le stationnement de courte durée, seront aussi analysées.

Un projet de règlement contenant une disposition susceptible d'approbation référendaire doit passer par les étapes suivantes :

1. Avis de motion et adoption du premier projet de règlement.

2. Avis public annonçant la tenue d'une assemblée publique de consultation. En raison de l'état d'urgence sanitaire, cette procédure est remplacée par une consultation écrite de 15 jours, conformément à l'arrêté ministériel 2020-049.

3. Assemblée publique de consultation (au moins sept jours après la parution de l'avis public). En raison de l'état d'urgence sanitaire, cette procédure est remplacée par une consultation écrite de 15 jours, conformément à l'arrêté ministériel 2020-049.

4. Adoption du second projet de règlement.

Avis public annonçant la possibilité de faire une demande de participation à un référendum (ouverture du registre). L'avis est publié dans un journal distribué sur le territoire et peut être consulté sur le site Internet.

L'avis précise qui peut faire une demande ainsi que les zones concernées. Pour que la demande soit valide, il faut obtenir au moins 12 signatures dans une zone de plus de 21 personnes habiles à voter ou une majorité de signatures dans une zone de 21 personnes ou moins.

La période de réception des demandes au bureau d'arrondissement pour permettre l'ouverture d'un registre (qui est appelé aussi la procédure d'inscription des personnes habiles à voter) est de huit jours suivant la publication de l'avis (sous toutes réserves, compte tenu de l'état d'urgence sanitaire).

5. Adoption du règlement.

6. S'il y a réception de demandes valides, publication d'un avis annonçant la date et le lieu de la tenue du registre au cours duquel les personnes habiles à voter pourront demander que le règlement fasse l'objet d'un scrutin référendaire, et tenue du registre (au plus tôt cinq jours après la publication de l'avis, sous toutes réserves, compte tenu de l'état d'urgence sanitaire). Le registre doit être tenu au plus tard dans les 45 jours qui suivent la date de l'adoption du règlement. Le nombre de signatures requis pour permettre la tenue d'un scrutin référendaire est déterminé par une formule mathématique prévue à la loi, et basé sur le nombre de personnes habiles à voter dans la zone concernée par le registre.

7. Dépôt du certificat à la séance suivante du conseil.

- Si le nombre de signatures requis pour la tenue d'un scrutin référendaire n'est pas atteint, le règlement est réputé approuvé par les personnes habiles à voter.
- Si le nombre de signatures requis est atteint, le conseil doit fixer la date du scrutin référendaire, au plus tard à la séance suivante.

8. Le scrutin référendaire doit avoir lieu dans les 120 jours qui suivent la date de l'adoption du règlement. Il doit être annoncé par un avis publié au plus tard 10 jours avant la date de scrutin. Le scrutin référendaire se déroule comme une élection municipale et doit passer par les mêmes étapes. Tant que l'avis de scrutin n'a pas été publié, le conseil peut retirer le règlement et en informer les personnes intéressées

- Le scrutin référendaire doit avoir lieu dans les 120 jours qui suivent la date de l'adoption du règlement. Il doit être annoncé par un avis publié au plus tard 10 jours avant la date de scrutin. Le scrutin référendaire se déroule comme une élection municipale et doit passer par les mêmes étapes. Tant que l'avis de scrutin n'a pas été publié, le conseil peut retirer le règlement et en informer les personnes intéressées.

Dépôt de documents

Devimco Immobilier inc. : Lettre de commentaires

Guillaume L. : Lettre de commentaires

Étienne L. : Lettre de commentaires

Le 3 août 2020,

(S) Original signé

Daphné Claude
Secrétaire d'arrondissement

29 juillet 2020

Par courriel

Division du greffe de l'arrondissement du Sud-Ouest
Arrondissement du Sud-Ouest – Ville de Montréal
815, rue Bel-Air, 1^{er} étage
Montréal (Québec) H4C 2K4

Objet : **Consultation publique écrite**
Règlement modifiant le règlement d'urbanisme de l'arrondissement (01-280), le règlement sur les tarifs (exercice financier 2020) (RCA19 22012), le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22019) et le règlement sur les certificats d'autorisation de l'arrondissement du sud-ouest (RCA11 22007) pour une transition écologique (ensemble de l'arrondissement)

Devimco Immobilier Inc. (« Devimco ») présente cette lettre dans le cadre de la consultation publique menée par l'arrondissement du Sud-Ouest concernant le projet de règlement visant la modification du règlement d'urbanisme de l'arrondissement (01-280), le règlement sur les tarifs (RCA19 22012), le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22019) et le règlement sur les certificats d'autorisation (RCA11 22007) pour une transition écologique, et ce, en conformité avec l'arrêté ministériel 2020-049 et de la résolution CA20 220179.

Depuis plusieurs années déjà, Devimco est un acteur important dans le développement du centre-ville de Montréal et dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Ses projets ont contribué notamment à la revitalisation de Griffintown et du quartier des grands jardins. Propriétaire de terrains localisés à l'intérieur des limites de l'arrondissement, Devimco désire émettre et partager son opinion sur ce projet de règlement.

Au même titre que la population de l'arrondissement Sud-Ouest, le 25 juin dernier Devimco a pris connaissance du premier projet de règlement adopté par le conseil d'arrondissement concernant la modification de divers règlements dans une perspective de transition écologique. D'emblée, Devimco est favorable à l'intégration de paramètres favorisant la protection de l'environnement et ainsi accroître la qualité des milieux de vie. Toutefois, certains articles posent des questions importantes face à l'aménagement intérieur de nouveaux bâtiments ainsi que sur la nécessité de telles normes. Les deux principaux points dont Devimco souhaite aborder dans le cadre de cette consultation publique sont le ratio minimal de case de stationnement pour vélo et le pourcentage de ces cases exigées au niveau du rez-de-chaussée d'un immeuble.

Le ratio de cases de stationnement

Le premier projet de règlement prévoit une augmentation du nombre de cases de stationnement pour vélo. Actuellement, la norme est d'une (1) case par logement pour un bâtiment résidentiel, à l'exception des bâtiments avec un seul logement. Cette norme permet d'assurer un nombre minimal de stationnements pour vélo dans un contexte favorisant les déplacements actifs.

Le projet de règlement propose une augmentation de 50% de ce nombre minimal en plus d'imposer un nombre minimal d'unités pour les visiteurs. L'imposition d'un nombre de cases de stationnement de vélo pour visiteur est tout à fait cohérente dans un contexte de quartier dense où l'espace sur rue est limité. Cependant, l'augmentation du ratio minimal pour les logements est difficilement compréhensible, et ce,

plus particulièrement lorsque ce ratio ne semble pas tenir compte de la dimension des logements. Tel que le projet de règlement est rédigé, il n'y a pas de distinctions face aux dimensions des logements. Une seule norme s'applique dans tous les cas. À titre d'exemple, les développeurs devront fournir 1.5 case pour un studio où une seule personne y habite et 1.5 cases pour un plus grand logement abritant une famille de 4 personnes.

Par l'imposition de ces deux normes, le nombre de cases de stationnement à vélo à aménager est grandement augmenté. À titre d'exemple, pour un bâtiment de 300 logements, 300 cases de stationnement pour vélo doivent être aménagées en fonction du règlement non modifié. Pour le même bâtiment, suite à la modification réglementaire, 480 cases devront être aménagées, soit 450 pour les résidents et 30 pour les visiteurs. La combinaison de ses deux modifications réglementaires imposera un nombre de cases minimal plus élevé que la demande réelle. Ceci résultera inévitablement par un espace résiduel sous-utilisé, une perte d'espace et donc des coûts additionnels à supporter.

Afin d'éviter cette situation, Devimco suggère la révision à la baisse du ratio minimal de stationnement pour les résidents, soit à un taux de 1,25. Par la construction de milliers de logements, Devimco a développé une connaissance fine de sa clientèle et ses locataires dans l'arrondissement. Ce type de ratio combiné au nombre de cases pour visiteurs correspond davantage aux besoins observés lors de la mise en marché des différents bâtiments construits dans l'arrondissement.

Imposition de 20% des cases de stationnement pour vélo au rez-de-chaussée

De nouvelles dispositions visant la localisation des cases de stationnement pour vélo à même le terrain et le bâtiment sont ajoutées par le projet de règlement. Plus particulièrement, « *un minimum de 20% des unités de stationnement vélo doit être aménagé au niveau du rez-de-chaussée* » (Projet de règlement, art. 20)

Ce nouvel article aura un impact direct et majeur sur l'aménagement de bâtiments de grande envergure. Si on reprend le même bâtiment cité en exemple dans la section précédente, soit un nouveau bâtiment de 300 logements, 96 cases devront être aménagées au niveau du rez-de-chaussée.

Détails du calcul et superficies de plancher utilisées :

- *Résident : $300 \times 1.5 = 450$ cases*
- *Visiteurs : $5 + 5 \times ((300-50) \div 50) = 30$ unités*
- *Total : $450 + 30 = 480$ cases*
- *20% de 480 = 96 cases*
- *Superficie représentant 96 cases en position normale = $(2m \times 0.4m) \times 96 = 76.8 \text{ m}^2$ ($\pm 818 \text{ p}^2$) SANS CORRIDOR D'ACCÈS¹*
- *Superficie représentant 96 cases en position suspendue = $(1.2m \times 0.4m) \times 96 = 46.08 \text{ m}^2$ ($\pm 495 \text{ p}^2$) SANS CORRIDOR D'ACCÈS²*

**Il est à noter que seules les cases pour visiteurs peuvent être aménagées à l'extérieur du bâtiment.*

Inclus dans le calcul de densité lorsqu'à l'intérieur du bâtiment, l'imposition d'une telle norme aura inévitablement pour résultat de diminuer l'espace disponible pour l'aménagement de logements ainsi que pour les espaces de vie commune bénéfique pour l'ensemble des résidents. Cette norme ajoute

¹ Les dimensions minimales pour une unité de stationnement pour vélo stationné en position normale sont tirées du règlement d'urbanisme 01-280, art. 625.

² Les dimensions minimales pour une unité de stationnement pour vélo stationné en position suspendue sont tirées du règlement d'urbanisme 01-280, art. 626.

des contraintes d'aménagement pouvant résulter par l'aménagement de façade aveugle ou si fenestrée donnant sur un stationnement de vélo. L'interface avec le domaine public risque d'être grandement affectée par cette contrainte d'aménagement supplémentaire et l'ajout d'accès de service pour ces espaces.

Au-delà de l'espace occupé par la case de stationnement elle-même, d'autres infrastructures équipement doivent être mis en place, tel que des portes de service supplémentaires ou spécialisés, des corridors d'accès, rampe d'accès, etc. Ces nouvelles installations gêneront à leur tour une perte d'espace additionnel, des surfaces minéralisées supplémentaires et des coûts d'entretiens supplémentaires pour les occupants.

Devimco s'explique mal l'imposition du nombre si élevé. L'aménagement des cases de stationnement pour vélo facilement accessible et visible pour les visiteurs est acceptable. Par contre, la norme exigeant 20% de cases de stationnement au rez-de-chaussée est trois fois plus élevée que le nombre de stationnements pour visiteurs requis (*dans le cas d'un bâtiment de 300 logements, 20% = 96 cases et nombre pour visiteurs = 30 cases*). L'aménagement d'unité de stationnement pour vélo au sein même des aires de stationnement pour véhicule est tout aussi facile d'accès pour les résidents. Les stationnements sous-terrain permettent d'assurer une sécurité accrue due aux accès contrôlés de ce lieu et du fait que les vélos ne sont en aucun temps visible de la rue une fois stationnée. De plus, aucune porte ou rampe d'accès supplémentaire n'est requise. Pour ces raisons, l'obligation d'aménager des unités de stationnement pour vélo au rez-de-chaussée n'engendre aucun de bénéfice pour les occupants.

En conclusion, Devimco salue l'intention de l'arrondissement d'adapter sa réglementation afin d'assurer et favoriser la transition écologique qui sera bénéfique à tous. Certaines des nouvelles dispositions proposées ne reflètent pas les réalités du marché et auront des effets négatifs sur l'aménagement des milieux de vie. **Pour ces raisons, Devimco demande à ce que le ratio minimal de stationnement par logement soit révisé à la baisse (1.25 par logement) et que l'exigence concernant l'aménagement de stationnement pour vélo au rez-de-chaussée soit retirée.**

Le 30 juillet 2020,

Consultation Pour une transition écologique de l'Arrondissement Le Sud-Ouest

Objet : opinions de M. Guillaume , résident de Griffintown

Conditions limitatives : Les opinions exprimées aux présentes ne constituent pas une évaluation de l'impact des mesures envisagées sur la valeur des actifs immobiliers. Il s'agit d'observations générales personnelles sur le cadre bâti (bâtiments, terrains et stationnements).

Madame, Monsieur,

Je viens vous soumettre par la présente diverses opinions en lien avec la consultation Pour une transition écologique. Mes opinions portent majoritairement sur les propositions de modifications relatives au stationnement. Considérant les objectifs de réduction du stationnement sur rue du PPU Secteur Griffintown, il m'apparaît inapproprié de tenter de remplacer les minimums d'unités de stationnement hors-rue par des maximums. À mon sens, les seuils minimums devraient être augmentés surtout dans le district Griffintown.

A) Le stationnement

A) 1. Augmentation des minimums requis

Plutôt que d'éliminer l'obligation de fournir un nombre minimal d'unités de stationnement, je suggère que le règlement soit modulé en fonction des différents districts du Sud-Ouest. Ainsi, les seuils minimaux devraient être augmentés dans Griffintown plutôt que diminués puisque les promoteurs immobiliers cherchent habituellement à ne jamais construire plus de cases stationnement que celles qu'ils pourront vendre à profit. Le règlement devrait donc prévoir d'augmenter dans Griffintown le nombre minimal d'unités de stationnement pour tous les usages plutôt que de fixer des maximums.

Considérant que les immeubles résidentiels visés par le règlement ne concernent que les immeubles de six logements et moins et de deux étages moins, les seuils supérieurs étant de juridiction provinciale, je suis d'avis que des mesures incitatives devraient être mises en place par l'arrondissement pour favoriser la construction de davantage d'unités de stationnement. Ainsi, l'arrondissement devrait acquérir des droits souterrains sur les immeubles visés par des demandes de permis. Ceci permettrait à l'arrondissement soit de constituer son propre parc de stationnements souterrains, soit de disposer de ces droits en faveur du promoteur d'un site adjacent ou d'un exploitant de stationnement.

Ainsi, dans Griffintown, un minimum d'une unité de stationnement par logement devrait être requise. Il en irait de même pour les bâtiments de logements sociaux ou communautaires. Ceci assurerait la mise à disposition de voiture en libre service, des places en nombres suffisants pour les visiteurs, de même que des espaces débarcadères pour les résidents qui possèderaient plus d'un véhicule.

L'arrondissement pouvant régler sans contrainte les usages non-résidentiels, je suis d'avis que les seuils minimums des usages commerciaux devraient être augmentés dans le district Griffintown. Ceci assurerait aux résidents suffisamment d'unités de stationnement pour maintenir l'attractivité des commerces de proximité dans un contexte de retrait des stationnements sur rue. Dans le cas de constructions de grands bâtiments, l'arrondissement ne devrait pas pouvoir déroger à son propre règlement. En augmentant les seuils minimaux et en interdisant explicitement les dérogations pour les grands bâtiments, on s'assurerait d'éviter de se retrouver dans des situations comme par exemple celle du nouveau pavillon de l'ÉTS où des centaines de nouveaux employés se retrouveront sans stationnement sur leur lieu de travail.

Enfin, je suis d'avis que dans Griffintown, l'arrondissement devrait acquérir autant d'unités de stationnement que possible dans des immeubles privés afin de répondre à la demande excédentaire en stationnement sur rue des citoyens et visiteurs.

A) 2. Maintien de la largeur des unités de stationnement

Considérant les intentions des élus de favoriser l'autopartage, je suggère que la réduction de la largeur des unités de stationnement ne concerne que les cases qui sont réservées aux usagers de ce type de service.

La largeur des unités de stationnement serait donc maintenue pour tous les autres types d'unités de stationnement. Il serait également judicieux de se rappeler que la réglementation actuelle permet déjà de réduire de 0,25 mètres la largeur des unités des stationnements intérieurs à l'emplacement où une colonne est construite. La réglementation actuelle autorise même déjà de diminuer la largeur réglementaire de 2,75 mètres à 2,30 mètres. Il n'y a aucune raison d'exacerber encore davantage l'humeur des automobilistes avec des largeurs impraticables.

A) 3. Borne de recharge pour véhicule électrique

Considérant l'attrait des véhicules électriques sur le marché et leurs prix qui vont en diminuant, il serait souhaitable que le règlement oblige les promoteurs à installer une entrée électriques dont la capacité pourra desservir en bornes de recharge électrique jusqu'à 50% du nombre d'unités de stationnement. De la même façon le nombre de panneaux et compteurs électriques installés et fonctionnels devrait correspondre à au moins 50% du nombre d'unités de stationnement. Le seuil de 10% d'unités de stationnement livrées munies de bornes de recharge me semble peu ambitieux. La

règlementation devrait également prévoir le type de technologie qui doit être minimalement fourni.

A) 4. Verdissement des aires de stationnement

Le taux de verdissement devrait être diminué afin d'accueillir un maximum de véhicules. La ville pourrait par exemple exiger l'installation d'abris d'auto («carport») couvrant la totalité des unités d'un stationnement, notamment pour les commerces dont les usagers s'y stationnent pour une durée prolongée, par exemple les garages de mécanique automobile. Il serait exigé que ces abris soient recouverts de canopés végétalisés.

L'aménagement d'un passage piétonnier devrait être obligatoire seulement lorsqu'il ne vient pas diminuer le nombre d'unités de stationnement que l'on peut y aménager.

L'aménagement de bandes paysagères sous forme d'îlots de verdure et l'obligation d'inclure une couverture arborée dans les aires de stationnement ne devraient pas être requises dans Griffintown. Dans les autres districts, une superficie correspondant à un maximum de 10 % de la superficie totale de l'aire de stationnement serait paysagée pour tout stationnement disposant de plus de dix unités de stationnement. L'idée que des îlots de verdure soient exigés seulement au-delà d'un certain nombre minimum d'unités de stationnement serait donc introduite. La réglementation relative à la couverture d'ombrage minimale de l'aire de stationnement une fois les arbres arrivés à maturité ne devrait jamais contribuer à réduire la surface minéralisée et ne jamais contribuer à retirer même une seule unité de stationnement.

Les essences d'arbres autorisées dans les stationnements ne devraient jamais inclure des arbres dont la sève tache et colle aux voitures.

A) 5. Stationnements pour vélos

Afin d'assurer aux résidents une place pour leur(s) vélo(s), les unités de stationnement pour vélo devraient être aménagées de telle sorte à pouvoir être louées ou vendues. Ceci impliquerait d'accorder légèrement plus de place pour chaque unité de stationnement pour vélo afin de prévoir un mécanisme permettant de réserver l'usage d'une place à son locataire ou propriétaire. Ainsi, les résidents disposeraient d'une unité de stationnement pour vélo attitrée et aucune exigence de quantité d'unités de stationnement pour vélo ne serait requise puisque les promoteurs pourraient rentabiliser les espaces occupés par les unités de stationnement pour vélo au pied carré au même tarif que les espaces dédiés aux unités de stationnement automobile. Par ailleurs, il a été observé que les unités en libre service sont souvent sous-utilisées ou gênées par des vélos oubliés, brisés ou remisés.

Pour la catégorie d'usage Habitation, le nombre maximal d'unités de stationnement pour vélo serait de 1,5 unité par logement jusqu'à concurrence de 20 unités, sauf pour les bâtiments ne comportant qu'un logement auquel cas ce maximum serait porté à deux unités.

Toujours dans la catégorie d'usage Habitation, le nombre d'unités de stationnement pour vélo destiné aux visiteurs serait effectivement de cinq pour le premier groupe de 50 logements, plus cinq unités pour chaque groupe de 50 logements additionnels ce qui permettrait d'éponger les surplus de vélos des résidents, notamment les vélos pour enfants. L'aire de stationnement pour les vélos des visiteurs devrait obligatoirement être aménagée dans des abris à vélos à l'extérieur du bâtiment puisque la très vaste majorité des vélos ne sont pas utilisés en hiver et occuperaient donc des aires intérieures pouvant être dédiées au stationnement automobile ou aux casiers de rangement. L'implantation de supports à vélo verticaux serait également favorisée dans les espaces extérieurs dont la superficie est limitée. Les supports devraient correspondre à certaines normes pour s'assurer que les vélos avec garde-boue ou les vélos à gros pneus («fatbikes») puissent y être rangés.

En limitant le nombre d'unités de stationnement pour les vélos des résidents, ceci permettrait à l'arrondissement d'instaurer des minimums pour le nombre d'unités de stationnement pour motocyclettes, mobylettes («scooters»), triporteurs et vélos électriques. Comme l'a instauré la ville de Paris, les coûts de recharge des motocyclettes électriques, des mobylettes électriques, des triporteurs électriques et des vélos électriques seraient assumés par l'arrondissement.

Pour les usages commerciaux, industriels, équipements collectifs et institutionnels, localisés dans le secteur Griffintown, le nombre maximal d'unités de stationnement pour vélo destiné aux visiteurs serait de 20 unités. Ceci permettrait de préserver de l'espace pour des «dépose-minute» intérieurs gratuits à l'usage des automobilistes. Le nombre d'unités réservées aux occupants ne serait pas régi puisque les occupants peuvent eux-mêmes aménager de tels espaces selon leurs besoins ou demander à ce qu'ils le soient moyennant un loyer.

A) 6. Stationnement réservé sur rue aux résidents

Considérant les objectifs de réduction du stationnement sur rue du PPU Secteur Griffintown, il m'apparaît souhaitable d'augmenter le tarif de base du SRRR. L'application d'une tarification selon la cylindrée du véhicule me semble également une bonne avenue.

Toutefois, pour les ménages qui ne possèdent qu'une voiture et qui disposent déjà d'une unité de stationnement hors rue, le tarif du SRRR serait inférieur puisque ces résidents n'occupent les stationnements sur rue que de façon occasionnelle.

Ceci inciterait également les résidents qui disposent d'une unité de stationnement hors rue à se procurer une vignette afin de stationner leur véhicule sur la rue lorsqu'ils reçoivent des visiteurs. Leurs visiteurs pourraient donc se stationner dans l'espace hors rue de leur hôte le temps de leur visite.

L'ordre de grandeur des tarifs de la grille proposée me convient pour tous les districts sauf Griffintown où le nombre de places de stationnement sur rue est appelé à diminuer considérablement avec la mise en œuvre du PPU Secteur Griffintown. Dans Griffintown, je propose donc la grille tarifaire suivante pour tous les résidents, incluant ceux des bâtiments de logements sociaux ou communautaires :

- 1) Véhicule de promenade électrique (100% électrique) : 125,00 \$
Vignette supplémentaire délivrée pour la même adresse : 550,00 \$
- 2) Véhicule de promenade cylindrée de 1,6 litres et moins ou hybride de 2 litres et moins : 250,00 \$
Vignette supplémentaire délivrée pour la même adresse : 550,00 \$
- 3) Véhicule de promenade de cylindrée de 1,61 litres à 2,4 litres ou hybride de 3 litres et moins : 350,00 \$
Vignette supplémentaire délivrée pour la même adresse : 550,00 \$
- 4) Véhicule de promenade de cylindrée de 2,41 litres à **3,5** litres ou hybride de 3,1 litres et plus : 400,00 \$
Vignette supplémentaire délivrée pour la même adresse : 550,00 \$
- 5) Véhicule de promenade de cylindrée de **3,6** litres et plus : 500,00 \$
Vignette supplémentaire délivrée pour la même adresse : 750,00 \$

À noter que la cylindrée maximale de l'avant-dernière catégorie (sauf hybride) et la cylindrée minimale de la dernière catégorie (sauf hybride) ont été modifiées pour inclure les berlines à l'avant-dernière catégorie, par exemple la Toyota Camry.

À défaut de pouvoir s'appuyer uniquement sur la modulation tarifaire, l'arrondissement devrait se doter d'une politique d'attribution des vignettes basée sur l'ancienneté. Ceux qui renouvellent leur(s) vignette(s) auraient donc priorité sur les nouveaux demandeurs.

Par ailleurs, pour tous les véhicules âgés de 10 ans et plus, la réussite d'un test d'émission de carbone (habituellement ± 50 \$) serait requise tous les ans sans quoi le tarif imposé deviendrait celui qui s'applique dès le second véhicule pour chaque catégorie de cylindrée.

Dans un autre ordre d'idées, la signalisation actuelle de certaines zones de stationnement sur rue permet aux détenteurs de vignette de se stationner gratuitement

sans limite de temps dans des places tarifées. Les parcomètres dans Griffintown devraient plutôt offrir la possibilité aux détenteurs de vignettes du district d'obtenir 30 minutes de stationnement gratuit, par exemple via l'application mobile P\$ Service Mobile Stationnement Montréal, le temps de faire quelques achats dans des commerces de proximité.

Avec les nouvelles rues étroites du PPU de Griffintown et l'augmentation de la fréquentation du district par des camions à plusieurs essieux, ceux-ci endommagent les voitures stationnées en bordure de rue. La signalisation devrait donc être ajustée afin d'interdire la circulation de certains types de camions sur plusieurs des rues de Griffintown.

B) Les toits végétalisés

L'arrondissement pourrait offrir la possibilité d'aménager soit des puits de lumière, soit des toits végétalisés ou une combinaison des deux. Ainsi, la superficie occupée par le ou les puits de lumières pourrait être soustraite de la superficie exigée en toit végétalisé.

Par ailleurs, les toits végétalisés ne devraient être autorisés que dans les emplacements qui ne sont pas susceptibles d'accueillir des puits ou des tunnels de lumière, par exemple au-dessus des chambres à coucher.

C) Mes commentaires généraux

Vous aurez donc compris que je suis en désaccord avec plusieurs des orientations qui font parties de la plate-forme politique de nos élus. Les modifications réglementaires qu'ils proposent réduiront significativement l'attractivité des zones densément peuplées auprès des non-résidents qui ne sont pas habitués à des contraintes de stationnement aussi importantes. Quel impact cette chute d'attractivité aura-t-elle sur la valeur des immeubles situés dans ces zones où le stationnement est fortement contraint? Est-ce que les résidents de Griffintown se sentiront isolés de leurs proches qui ne souhaiteront plus se rendre les visiter en voiture?

Nous avons appris lors du débat des chefs des dernières élections fédérales que même si le Canada arrêta d'émettre dès aujourd'hui la moindre trace de carbone, la diminution globale des émissions mondiales n'atteindrait pas 1%. Il va sans dire que l'exploitation des sables bitumineux contribue largement plus à nos émissions de carbone que les automobiles de l'arrondissement du Sud-Ouest. En ce sens, les nouvelles contraintes à l'automobile proposées par nos élus ne contribueront pas à réduire même de façon négligeable nos émissions de gaz à effet de serre.

Est-ce que les professionnels de l'arrondissement qui supportent l'implantation de ces contraintes habitent eux-mêmes Montréal? Est-ce que nos décideurs locaux subiront

eux-mêmes les conséquences au quotidien de leurs efforts pour contraindre le stationnement et la mobilité de façon générale?

La transition qu'ils nous imposent demandera des ajustements drastiques de la part d'une tranche bien précise de la population : les automobilistes. Que l'on pense aux résidents ou aux visiteurs, c'est la mobilité de tous qui sera gravement contrainte au profit d'une minorité de cyclistes qui ne font, pour la plupart, que traverser notre district. Qui plus est, toutes ces mesures supportent un mode de vie impraticable l'hiver, soit pour ainsi dire la moitié de l'année!

Les générations futures tiendront nos élus responsables de l'exode des familles vers les zones moins densément peuplées de la ville et des banlieues, ce qui aura renforcé leur empreinte carbone. C'est toute une transition écologique.

- Mémoire -

Transition verte accélérée

Présenté à
L'arrondissement du Sud-Ouest

Dans le cadre de la consultation publique
Pour une transition écologique

Etienne *Par*
, résident de Griffintown

31 juillet 2020

Présentation

Je suis un résident impliqué de Griffintown, j'y habite depuis maintenant plus de 10 ans et je souhaite bonifier plusieurs des mesures proposées. Malgré que ces changements sont prévus pour l'ensemble de l'arrondissement, Griffintown se démarque de plus en plus, donc certains de mes commentaires doivent être pris en considération du contexte particulier de ce quartier, mais plusieurs de mes commentaires pourraient très bien s'appliquer à l'ensemble de l'arrondissement.

Réaménagement de la rue

Suite à la réduction des places de stationnement sur rue, il me semble important de bien redistribuer l'espace restant:

- Permettre aux voitures d'autopartage de stationner dans n'importe quelle zone de vignettes
- Réserver des espaces pour les personnes à mobilité réduite qui doivent se stationner
- Prévoir une abondance d'espace de débarcadère (15 minutes ou moins)
- Rehausser la signalisation concernant les contraventions pour ceux qui s'arrêtent dans les tronçons de rues prévus pour les arrêts d'autobus
- Mettre en place des restrictions quant à la taille des camions pouvant circuler dans les rue secondaires
- Ajouter de nombreuses bornes de recharge électriques sur rue
- Lutter contre le trafic de transit, il nuit à la qualité de vie des résident en plus de produire de la pollution (je pense particulièrement à la rue Peel et de la Montagne)
- Planter des arbres de grandes tailles près des arrêts d'autobus
- Revoir les endroits où la vitesse est un problème pour y ajouter des dos-d'âne

Autopartage

Il n'y a encore que trop peu d'efforts mis de l'avant du côté de l'autopartage. Griffintown devrait être l'exemple parfait du succès de l'autopartage, car il y a la forte densité de population que ce modèle nécessaire pour atteindre son plein potentiel. Pourtant, lorsqu'on regarde les services offerts dans Griffintown, ils sont encore très réduits comparativement à la population. Il y a là tant qu'à moi un problème d'accès, les gens veulent pouvoir réserver une voiture durant la fin de semaine, mais c'est pratiquement impossible, car elles sont toutes prises. Je présume que les promoteurs préfèrent vendre des cases de stationnement à fort prix plutôt que de chercher un partenariat avec une compagnie d'autopartage, de l'autre côté les fournisseurs de tels services n'ont pas 50,000\$ à investir pour une seule case de stationnement. En plus, il y a souvent des modèles hybrides, ce qui aide doublement l'environnement, car le parc de voitures est ainsi diminué et l'empreinte écologique est moins grande.

Bornes de recharge électrique

La transition vers la voiture électrique est typiquement plus facile dans les quartiers centraux, car on y fait souvent de courts trajets et cette réalité correspond parfaitement à la voiture électrique. De plus, la qualité de l'air devient de plus en plus un enjeu de santé publique, alors il est grand temps de favoriser cette transition pour ceux qui souhaitent posséder une voiture. Lorsque des nouveaux projets immobiliers sont en préparation, il est alors considérablement plus facile de prévoir l'espace requis pour les bornes de recharge ainsi que les compteurs et les entrées électriques. Sans oublier que cette technologie se démocratise, alors les coûts liés à cette technologie diminuent, pourtant dans de nombreux projets, cet extra est très dispendieux, voir même plus dispendieux que d'attendre une fois le projet livré et entamer les procédures avec le CA en place, car celui-ci n'a pas un objectif de profit. Cette dynamique pousse de nombreux acheteurs à remettre en question leur désir de passer à la voiture électrique et c'est précisément ce qu'il s'est passé dans mon cas. Par contre, si l'arrondissement rehaussait le seuil actuel de 5% dans Griffintown à 50%, alors les promoteurs se verraient enclin à favoriser l'acquisition de ces bornes par leur clients, car à défaut d'en vendre suffisamment, ils seraient alors contraint d'eux-même défrayer les coûts.

Source pour le 5%:

600.1. Dans le secteur Griffintown, un minimum de 1 unité de stationnement sur 20 doit être équipée pour la recharge d'un véhicule électrique. Cet article ne s'applique pas à une aire de stationnement de moins de 20 unités.

Stationnements pour vélo

L'idée de garantir un minimum d'espaces de stationnements pour vélo est excellente, mais encore faut-il penser à quelques détails. Par exemple, dans mon immeuble actuelle il y a beaucoup de supports à vélos et ils ne sont pas attirés à des copropriétaires, résultat il y a du gaspillage. Effectivement, si l'on n'assigne aucun espace réservé, alors le mauvais message est envoyé, car ce qui est "gratuit" est souvent gaspillé. Des vélos restent en place pendant de longues périodes alors que ceux qui en ont vraiment besoin au quotidien finissent par avoir de la difficulté à trouver de l'espace. Ce qui m'amène au deuxième problème, le type de support choisi devrait être qualifié d'universel et sécuritaire. J'entends par universel que la grande majorité des vélos ne devraient pas avoir de difficulté à emprunter ce support à vélo. Dans mon immeuble, par souci d'économie d'espace, la plupart des supports à vélo sont au mur, par contre les deux barres de métales sont trop étroites pour accueillir la roue d'un vélo ayant un garde-boue. Considérant qu'un garde-boue n'est pas quelque chose d'exceptionnel, il me semble absurde de disqualifier tous ces vélos pour les supports muraux. Ensuite, il faut que le support soit sécurisé, donc si la personne utilise un cadenas en "U", il faudrait que ce soit facile à verrouiller.

Propreté des quartiers

Avec le développement rapide de Griffintown, la quantité de déchets a grandement augmenté. Il faudrait s'assurer qu'à mesure que des nouveaux besoins apparaissent, qu'ils soit rapidement identifié pour les combler. Il faudrait revoir la quantité de poubelles (incluant du recyclage) mises à la disposition des résidents, puis faire le nécessaire afin qu'elles soient vidées adéquatement. Une bonne partie des résidents ont à coeur la propreté du quartier, il y a même le mouvement Une marche un sac qui a beaucoup inspiré les résidents du secteur à faire leur part, mais l'arrondissement doit aussi contribuer. Du côté des constructeurs, nous aurions tout avantage à mieux identifier les chantiers de construction délinquant en terme de production de déchets et de poussière afin d'appliquer des amendes. Il y a aussi beaucoup trop d'employés de la construction qui se stationnent directement dans les parcs, la police devrait intervenir rapidement, puis le remorquage du véhicule devrait être systématique, sans aucun avertissement. Les amendes devraient augmenter significativement pour les récidivistes. Une attention particulière doit être portée à l'état du parc suite à ce stationnement illégal de véhicule souvent lourd et qui endommage le bien public.

Nombre minimal d'unités de stationnement

Je suis tout à fait d'accord pour réduire l'espace qu'occupe la voiture sur le domaine public. En effet, la redistribution de cet espace pour améliorer la qualité de vie des autres usagers (piétons, poussettes, personnes à mobilité réduite et cyclistes) est grandement apprécié. Par contre, ceci crée une pression encore plus forte sur le stationnement hors rue, donc il me semble tout à fait normal qu'un nombre minimal d'unités de stationnement soit exigé. Je propose donc de conserver le nombre minimal et maximal tel que déjà prévu par le règlement.

Toit vert

Lorsqu'une demande de permis est faite pour un projet de conversion en toit vert, l'arrondissement devrait ne facturer aucun frais pour de tels permis afin de démontrer son soutien à ce type de démarches.